

## 平成30年度第1回都市計画公聴会の 公述人の意見に対する大阪府の考え方

公聴会において公述人から述べられた意見のうち、今回変更しようとする都市計画に関するものに対しての大阪府の考え方は、次のとおりです。

公述人	都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪府の考え方
H	<p>門真市駅と（仮称）瓜生堂駅を結ぶモノレール延伸都市計画には基本的には賛成。ただ、門真南駅周辺地区は隣の鶴見緑地駅や横堤駅に比べて長年都市開発が遅れた状態が続いている。門真南駅周辺地区の活性化、新たな開発、まちづくりが促進されるためには、少なくとも2025年までにモノレール門真市駅と（仮称）門真南駅間が部分開業していくことが必要。</p> <p>門真市駅と（仮称）門真南駅間は2.5キロなので、簡単に計算すると所要時間は3.5分程度。したがって4両編成の車両が1組あれば2.5キロの延伸区間をラッシュ時の8往復が可能となる計算。乗り降りと折り返しの時間を考慮しても、2組も追加車両があれば十分運行できるはずであり、新規に車両製造する場合でも、この程度なら既存の車庫への格納は可能ではないか。また部分開業の営業区間は2.5キロの延長で済むため、車庫をつくって新たな車両の投入を行うまでは必要ないかもしれず、部分開業のネックとされていた（仮称）瓜生堂車庫の完成を待つ必要はない。</p> <p>大阪万博、I R実施法、パナソニック事業所跡地への大型商業施設、淀川左岸線延伸部は全て2025年前後に焦点を合わせて進められていることから、このタイミングに合わせてモノレール門真市駅と（仮称）門真南駅間を部分開業することで、工程変更によるコストアップを補う以上の地域の産業振興への投資効果が得られるはず。さらに、延伸区間全線の完成を待つ2029年に開業するよりも、早期に償却開始、4、5年短縮というものが実現できる。</p>	<p>大阪モノレールの現在のダイヤ編成は、保有車両のすべてを使用して実現しています。また車庫は吹田市千里万博公園の1か所のみで、ここに収容能力のすべてを使用して全車両を留置しています。</p> <p>また、現行ダイヤを維持しつつ路線を延伸するためには車両の増備が必要ですが、現在の車庫に空き容量が全くないことから、車庫を増設する必要があります。</p> <p>車庫用地として必要な面積があり、経済的かつ早期に確保できる、連続した公共用地が門真市域以北にはないため、（仮称）瓜生堂駅の北側に（仮称）瓜生堂車庫を設置する計画としています。延伸する区間の終点部付近に車庫を設置することから、開業するためには全線を整備する必要があります。</p> <p>また、延伸する区間を門真市駅付近から順次整備するのではなく、全線を同時に整備することにより、目標時期に全線一括して開業できるよう事業を進めたいと考えています。</p>

## 平成30年度第1回都市計画公聴会の 公述人の意見に対する大阪府の考え方

公聴会において公述人から述べられた意見のうち、今回変更しようとする都市計画に関するものに対しての大阪府の考え方は、次のとおりです。

公述人	都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪府の考え方
I	<p>大阪モノレール専用道について、荒本区間のみ中央環状線から迂回したような形で民家の前を通すという形になっている。この路線選定の理由について明確な根拠の公表を求める。中央環状線沿いに直進した場合と現在の案のように迂回した場合、費用にどれほどの差があるのか、明確な説明を求める。</p> <p>モノレール供用時の騒音、振動、低周波音予測を軌道中心から12.5メートルで環境保全目標値を満足しているというふうに説明されているが、2018年7月30日に東大阪市役所に個別質問したところ、自宅の敷地から軌道中心までは11メートルでしたとの説明があった。12.5メートルではなくて11メートルでも環境保全目標を満足するという根拠の提示を求める。</p> <p>日照障害予測というのは、中央環状線のみで調査された結果であると。また、橋脚の高さも規定、説明されていない。自宅周辺などの若江稲田線で環境保全目標を満足する根拠の提示を求める。</p> <p>供用時、工事中のいずれにおいても、環境保全目標を超えた場合、生活環境被害に対して補償を求める。</p> <p>さらにレールの継ぎ目と橋脚の位置というのは、民家の前に建てるということは避けていただきたい。24時間生活している住民に対して、騒音、振動、日照、景観を十分に考慮・配慮するようお願いする。モノレールのレールに加えて、橋脚までもが目の前にあると、さらに精神的な被害をこうむることになる。橋脚が民家の前に建つということは一切認めることはできない。</p>	<p>大阪中央環状線を直進する場合は、広大な東大阪ジャンクションの上空を通る必要があり、地上高が30mを超える駅や長大橋の送り出し施工という非常に困難かつ事業費の大きな構造となります。一方、東大阪ジャンクションを迂回し若江稲田線等を経由する本案では、近鉄けいはんな線との乗り継ぎや東大阪市役所へのアクセス性など利便性に優れ、事業費も2割程度低減でき経済性にも優れ、さらに沿線の活性化も期待できることから、このルートを採用しております。</p> <p>事業者として任意の環境調査を行った結果、騒音については、軌道の高さと軌道中心からの水平距離をもとに実距離で騒音レベルを推定し、水平距離11mの地点で環境保全目標以内となっています。低周波音、振動、日照障害についても同様に環境保全目標以内となっています。</p> <p>事業実施にあたっては、沿道の皆様に丁寧に説明しながら、工事中、供用時に環境調査を行い、環境保全目標を超える影響があった場合には、必要に応じて対策等を検討し、沿道の皆様と協議いたします。</p> <p>橋脚位置等につきましては、今後詳細に設計していく段階で検討することとなります。</p>

## 平成30年度第1回都市計画公聴会の 公述人の意見に対する大阪府の考え方

公聴会において公述人から述べられた意見のうち、今回変更しようとする都市計画に関するものに対しての大阪府の考え方は、次のとおりです。

公述人	都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪府の考え方
J	<p>都市計画道路若江稲田線の計画に対し、反対する。理由は6つ。</p> <p>① 30年間かけて設備投資を行い、IT化を進めることで効率を上げ、業務を拡大してきた。</p> <p>② 当社はねじの卸商社であり、日本最大の取り扱い量。即納体制を整えたことでねじ業界、強いては産業界において重宝されており、業務上、物流施設は当社の命と言わなければならないものであり、その機能を果たしているのが本件施設。</p> <p>③ 本件施設のうち計画区域にかかわる施設の機能は一つが、第1倉庫。機能は入荷機能、仕分け機能、保管機能、出庫機能がある。次に、第2倉庫。保管機能、出庫機能がある。三つ目の建物が第3倉庫。保管機能と出庫機能がある。四つ目の建物が駐車場。これらの倉庫内の商品は、コンピュータにより適正な倉庫に出荷指示がかける仕組みになっている。</p> <p>④ 本計画により、第1倉庫では保管量が半分になり、残土地で自動化をしても入出庫機能、保管量が半分になってしまい、当社が必要とする要件を全くもって満たさない。次に、第2倉庫は保管量が60%となり、それに伴い出荷量も減少する。第3倉庫はスプレー管などを保管している危険物の倉庫がこちらの第3倉庫にはあり、それがなくなってしまう。駐車場は6台分が駐車できなくなる。</p> <p>⑤ 本件施設には高額な投資をしており、これらが撤去等により無駄となり、大きな損失と言える。</p> <p>⑥ 当社のメイン物流センターは高額な投資をしてコンピュータ化して整備されているので、移転は考えていない。</p> <p>仮に本件計画が実行された場合において、現在のメインの物流センターを維持した上で保管倉庫の再配置をしたく、そのためには当社南側の府有地の空き地を代替地として提供され、メイン物流との間で大型トラックが円滑に移動できる道路の整備を希望する。それが可能なら本件計画に応じることは可能。</p>	<p>大阪中央環状線を直進する場合は、広大な東大阪ジャンクションの上空を通る必要がありますが、非常に困難かつ事業費の大きな構造となりますが、東大阪ジャンクションを迂回し若江稲田線等を経由する本案では、利便性と経済性に優れ、さらに沿線の活性化も期待できることから、このルートを採用しております。</p> <p>大阪府が事業を実施する大阪モノレールの走行空間となる都市計画道路若江稲田線は、東大阪市が事業を実施します。</p> <p>事業実施にあたっては府市ともに事業の各段階で関係の皆様にご説明することとしており、用地買収についても地権者の皆様と協議しながら事業を進めてまいります。</p>